Heft 27 — 1917 (2. Jahrgang) Einzelheft 10 Pfennig Vierteljl. (13 Nrn.) M. 1,30

10. 4. 1917
Stadtbücherei Elbing

Deutschland zur See

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank", Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner

Verladung von französischen 42-Zentimeter-Schiffsgranaten

Folgen des verschärften Unterseebootkrieges

Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.

Im folgenden soll nicht von den einzelnen glänzenden äußeren Erfolgen mit dem stattgehabten vielfachen Versenkungen die Rede sein, die im Januar, also vor der Verschärfung des Unterseebootkrieges, bereits einen Höchstland von 440000 Tonnen aufwiesen — etwa 25000 Tonnen mehr als im letzten Monat des Jahres 1916 — und die im Februar rund eine Million Tonnen ausmachten.

Es soll hier vielmehr gehrochen werden von vielen wichtigen Begleiterscheinungen mannigfachster Art, welche in den Ländern der Ententestaaten der uneingeschränkte Unterseebootkrieg mit sich führte.

In erster Linie tritt hier die schwere Einbuße zutage, welche die englische, bereits um ein volles Drittel im Februar zurückgegangene Einfuhr dadurch erlitt, daß fast die gesamte neutrale Schiffahrt sich zurückzog. Teils ließen die besorgten Reeder ihre Schiffe nicht fahren, teils verweigerten die Besatzungen die Mitfahrt, die ihnen trotz der bis zu einer außergewöhnlichen Höhe angestiegenen Löhne denn doch gar zu gefährlich erschien, teils verweigerten die Versicherungsgesellschaften Prämien zu zahlen und schließlich traten auch einige Regierungen mit einem Fahrtverbot auf.

Als fernere Begleiterscheinungen unseres großartig durchgeführten Unterseebootkrieges sind dann auch die neuesten Maßregeln der britischen Regierung und Admiralität anzuführen, diese besagten, nachdem die Amiralität ein Gutachten erstattet hatte, daß die Sicherung der Handelsschiffahrt in keiner Weise bestimmt zu erreichen sei, daß fortan wichtige Sendungen von Postsachen und Kurieren sowie Reisen diplomatischer Persönlichkeiten überhaupt nur mit Unterseebooten ausgeführen wären. Also im deutschen Sperrgebiet mit Oberseekriegsfahrzeugen zu fahren, erscheint der Obersten Marineleitung bei die Meere beherrschenden seegewaltigen England nicht mehr genügende Sicherung zu bieten! Dann kam auch die englische Regierungsbekanntgabe, welche die Pflichtfahren für die Schiffe der Neutralen befahl und diese förmlich vergewaltigte.

Alle Entstellungen der Wahrheit, alle Wutschreie in England und Amerika vermögen je doch das gelernte Ausland nicht mehr darüber hinwegzutäuschen, daß es mit dem Wiederbrand Woche um Woche bedenklicher steht. In beiden Ländern sind zu den Kreuzerschiffen, welche noten jetzt auch ernste Munitions- und Lebensmittelnöte überall hingetragen, auch im Osten regt sich's schon gewaltig im Landesinnern, gärt es bereits bedenklich.

Das hingureten Amerikas, besonders das jetzt begonnene Bewaffnen der amerikanischen Handelsschiffe, wird den schweren Ernst der Gesamtlage auch nicht zu mildern imstande sein, geschweige denn ein militärisch-maritimes Auftreten der Vereinigten Staaten. Ebenso können alle Versuche, Abwehrmaßregeln gegen die deutsche Waffenart der Unterseeboote zu ersinnen, zu schaffen, endgültig als wirkloss bezeichnet werden, vor allem die heimtückischen Versuche von sogenannten U-Boot-Fallen. Das gleiche ist der Fall mit der neuen englischen Auftminierung um die deutsche Bucht der Nordsee herum und ebenso mit den vielen sogenannten neuen Erfindungen aller Art.

Unser verschärfter Unterseebootkrieg wirkt langsam und sicher, in daß auch die feindlichen Heere ihren diese neue Sachlage in ganz empfindlicher Weise verspüren. Zuerst wird sich das wohl beim Salonika-Heere offenkundig zeigen.

Die Handelsflotte der Union

Von Gustav Adolf Erdmann.

Der Weltkrieg wird nicht allein auf politischem Gebiete bedeutungsvolle Änderungen herbeiführen und eine in gründliche Umgestaltung der Landkarten bewerkstelligen, daß die bisher gebrauchten wohl nur noch einen geschichtlichen Wert haben: er wird auch mit gewaltiger Hand in das kunstvolle Gebilde des bisherigen Weltwirtschaftslebens greifen, es zerstören und dann an der Hand der neuen Verhältnisse ein völlig neues, von den früheren vollständig verschiedenes Gebilde zu schaffen bestrebt sein. Schon kann man in ziemlich klaren Zügen die äußeren Umrisse des Bildes erkennen, das nach den Wünschen einiger besonders mächtiger Faktoren des Welt-

Möwe II.

Willkommen! Willkommen im Haken
Du frohlicher Kaperei,
Samt deinem tapferen Graten,
Willkommen, Möwe II.

Sie jagten und johten und hetzten
Wie Doggen hinter dir her,
Du flogst mit unverletzten
Schwingen durchs Weltenmeer!

Deine Strasse beschrieben
Crümmer und treibendes Holz,
Vor deinen Schnabelhieben
Sank manches Seemanns Stolz.

Und weil wir ins Herze traten
Den Britenstolz dabei —
Sei doppelt willkommen im Haken,
Sturmvogel Möwe II!

Viktor Helling.

wirtschaftslebens an die Stelle des alten gesetzt werden soll, und es ist für Deutschland eine der wichtigsten Aufgaben, diese Umwälzung mit aufmerksamem Auge zu verfolgen und wirksame Gegenmaßnahmen zu treffen, nicht etwa, um eine Wiederherstellung und für die Allgemeinheit segensreiche Entwicklung überhaupt zu verhindern, sondern um ihr die ihrerseitige Richtung zu nehmen, damit sie gerade ein besonders kraftvolles und fortgelundes Glied des Weltwirtschaftslebens, gegen die deutsche Geschäftslätigkeit, richtet. Denn es kann gar kein Zweifel darüber bestehen, daß sich alle Bestrebungen zu wirtschaftlicher Neugestaltung bei unseren Feinden unmittelbar, bei den Neutralen mittelbar gegen Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft und in erster Linie gegen deren Hauptstützen, Handel und Schiffahrt, richten. Deutschland, das seine gewaltige finanzielle Kraft aus seiner blühenden Weltwirtschaft zog, soll ausgeschaltet oder wenigstens auf einen bescheidenen Stand von Bedeutungslosigkeit herabgedrückt werden, daß der kraftstrotzende Baum allmählich verdorrt.

Es wäre eine dankbare Aufgabe, einmal ein Gesamtbild von dieser Richtung sich bewegenden Gesamtanstrengungen während des gegenwärtigen Krieges zu geben, jedoch wollen wir uns heute mit einem Einzelausschnitt begnügen, weil er bei schnelle Anwachsen einer ganz neuen Gefahr darstellt, die vor dem Kriege kaum bestand, während die übrigen Gefahren ihon längst bestanden, schon seit Jahrzehnten zu heftigen Wirtschaftskämpfen führten und zu Unterschlüssen zugenommen haben. Dieser Einzelabschnitt soll das Eindringen der amerikanischen Handelsflotte in den großen Weltverkehr betreffen.

Es ist gewiß manchem ein Rätsel gewesen, daß eins der mächtigsten und blühendsten Staaten gebildet der Welt in den Weltverkehrsverlin mit seiner eigenen Schiffahrt eine so untergeordnete Rolle spielte, wie dies seitens der Vereinigten Staaten von Amerika geschah, trotzdem die Lage an zwei gewaltigen Weltmeeren die denkbar günstigste ist und die Küstengliederung zahlreiche vortrefflich Seehäfen größten Stiles geschaffen hat. Welcher seefahrtstreibende Staat verfügt über Häfen wie die Staaten an ihrer Ostküste in den Hafenplätzen Portland in Main, Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, New Orleans, Galveston, an der Westküste in Seattle, Tacoma, Portland in Oregon, San Francisco und San Diego gelegt? Nach Lloyds Register für 1913/14 betrug der Nettoraumgehalt der über 100 Tonnen großen Seeschiffe der Union 2 968 457 Tonnen einschließlich aller zur Küstenschiffahrt der nahen Fahrgewässer, während nach einer anderen Statistik die für den Außenverkehr geeigneten Schiffe 1912 nur 923 225 Tonnen betrugen haben. Zum Vergleich diene, daß 1913/14 die englische Handelsflotte 18 696 237 Tonnen und die deutsche 5 029 061 Tonnen zählte, die deutsche Handelsflotte der Union die Norwegens nur um etwas mehr als 500 000 Tonnen übertraf!

Die amerikanische Handelsflotte war nach dem amerikanischen Bürgerkriege zu einer relativen Bedeutungslosigkeit zurückgekommen, nachdem sie vorher, Ende 1861, im Auslandsdienst noch 2 964 864 Tonnen Gesamtraum tätig hatte. Die vorher für 12 Prozent geschätzte Zahl stieg in diesem Raum nach fünfzig Jahren auf den dritten Teil herabgesunken war, während die Küstenschiffahrt von den amerikanischen Schiffen in sehr starkem Umfange betrieben wurde. Auch andere statistische Angaben brechen für die bisher geringe Beteiligung der amerikanischen Seeverkehrs mit eigenen Schiffen. Während 1861 noch 65,2 Prozent des Gesamtverkehrs über See befördert Güter auf die amerikanischen Schiffe entfielen, bewegt sich dieser Prozentsatz von 1900 ab stets um etwa 9,5, und nur einmal 1914 9 Prozent bis zum gehen in europäische Fahrt. Von den 1912 in amerikanischen Häfen eingelaufenen 46 Millionen Netotonnen kamen nur 11 Millionen auf amerikanische Schiffe, in die auch die der Küstenfahrt dienenden eingerechnet sind. Im gleichen Jahre betrug der Wert der Einfuhr in die Union auf amerikanischen Dampfern rund 164 Millionen, auf englischen 782, auf deutschen 207 Mill. Dollars, der der Ausfuhr auf amerikanischen im Jahre 1910 143, auf englischen etwas über eine Milliarde, auf deutschen 238 Millionen Dollars. Es ist begreiflich, daß Verhältnisse wie diese den Amerikanern stets als ein schmerzender Stachel empfunden wurde, den zu beseitigen ihr Ziel der Zeit, besonders seit 1890, die verschiedensten Versuche gemacht wurden, die aber, wie die Statistik zeigt, fast erfolglos blieben.

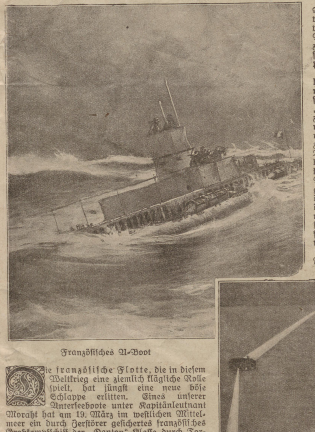
Woher in dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten" dieser überraschende Mißerfolg kam? Auch die Schwierigkeiten der Vereinigten Staaten dürfen im allgemeinen nur solche Schiffe in das nationale Schiffsregister aufgenommen werden, die auf amerikanischen Werften (Werften der U. S. A.) erbaut sind. Die amerikanischen Werften aber bauen infolge der weitenlos hohen Arbeitslöhne verhältnismäßig teurer als die europäischen, weshalb europäische Werften bevorzugt werden. Ferner ermöglicht die auf amerikanischen Schiffen der ganze Betrieb kostspieliger als auf europäischen, und so verwundern die Schiffe, die dem amerikanischen Schiffsregister entsprechen, den Wettbewerb mit den europäischen nicht ausgehalten. Amerikanisches Kapital arbeitete in unternehmenden Weise im Reedereiwesen für große Fahrt, aber die Schiffe durften deshalb noch nicht als amerikanische angesehen werden, und große Dampfereien, wie sie in vielen anderen größeren seefahrttreibenden Ländern vorhanden sind, vor allem in Deutschland und England, besaß die Union nicht. (Schluß folgt.)

Die Kriegsanleihe ist die Waffe der Daheimgebliebenen!

Chronik des Seekriegs

Voltaire Mirabeau Bergniaud Diderot Concordet Danton

Die sechs französischen Großkampfschiffe der „Danton"-Klasse



Französisches U-Boot

Die französische Flotte, die in diesem Weltkrieg eine ziemlich klägliche Rolle spielt, hat jüngst eine neue böse Schlappe erlitten. Eines unserer Unterseeboote unter Kapitänleutnant Moraht hat am 19. März im westlichen Mittelmeer ein durch Zerstörer gesichertes französisches Großkampfschiff der „Danton"-Klasse durch Torpedotreffer versenkt. Das Linienschiff, das Zickzackkurse lief, legte sich nach dem Treffer sofort stark über und sank nach 45 Minuten.

Die „Danton"-Klasse ist in den Jahren 1909-10 entstanden. Ihr gehören an außer dem „Danton" die Linienschiffe „Concordet", „Diderot", „Bergniaud", „Voltaire" und „Mirabeau". Diese Großkampfschiffe haben 18400 Tonnen Wasserverdrängung, sind mit vier 30,5-Zentimeter-, zwölf 24-Zentimeter-, sechzehn 7,5-Zentimeter- und acht 4,7-Zentimeter-Geschützen armiert; ihre Bemannung zählt etwa 860 Köpfe. Das letzte Großkampfschiff, das die französische Marine verlor, war das Linienschiff „Gaulois" (11300 Tonnen), das am 27. Dezember v. J. im Ägäischen Meer versenkt wurde. Am 11. Dezember vor in der Nähe von Malta ebenfalls ein französisches Linienschiff, wahrscheinlich die „Bertié", torpediert worden.

Bis zum 1. Januar 1917 hatte die französische Marine verloren: 8 Linienschiffe („Bouvet", „Suffren", „Gaulois"); 2 Panzerkreuzer („Léon Gambetta", „Admiral Charner"); 4 Kanonenboote und Minenfahrzeuge; 14 Zerstörer und Torpedoboote; 9 Unterseeboote. Weiter 4 Hilfskreuzer und 8 Hilfsschiffe. Mit den eben als versenkt gemeldeten Großkampfschiff der „Danton"-Klasse hat die französische Kriegsmarine 84000 Tonnen, das sind 11,5 Prozent der gesamten Kriegsschiffstonnage, verloren.

Auch die englische Flotte lebt nach wie vor sozusagen unter Ausschluß der Öffentlichkeit. Der englische Marineminister äußerte neulich auf Anfrage eines Parlamentsmitglieds, daß zurzeit eine aktive Beteiligung der englischen Nordseeflotte nicht ratsam erscheine wegen der deutschen U-Bootgefahr. Desto angriffslustiger ist die deutsche Flotte. In der Nacht vom 16. zum 17. März hat ein Marine-Luftschiffgeschwader trotz heftiger Gegenwehr durch feindliche Flieger und Abwehrgeschütze London in halbstündigem Angriff und die südöstlichen Grafschaften Englands erfolgreich mit Bomben belegt.

Auch Dover ist durch Marineflugzeuge mit Bomben belegt worden. Und in der Nacht vom 17. zum 18. März brachen Teile unserer Seestreitkräfte erneut mit gutem Erfolg in die Straße von Dover-Calais und die Themsemündung ein und versenkten mehrere Kriegs- und Handelsfahrzeuge.

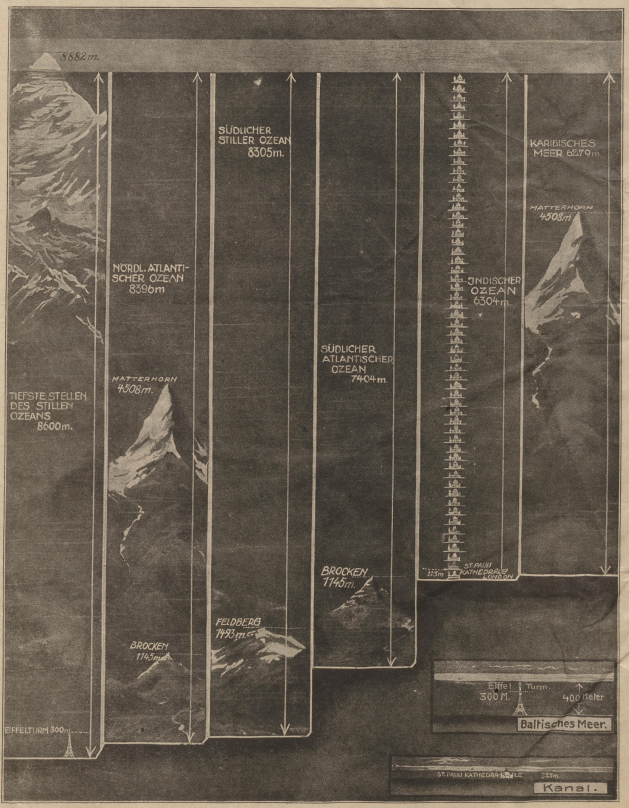
Inzwischen ist Graf Zeppa mit seiner „Möwe" wohlbehalten von seiner neuen Kreuzfahrt im Atlantischen Ozean zurückgekehrt. Er hat den Feind erheblich geschädigt, indem er 27 Schiffe mit 123100 Tonnen versenkte und 595 Gefangene nach Hause brachte.

Dazu kommen die Erfolge unseres U-Bootkriegs, rund 800000 Tonnen im Februar. Und da wollen die Engländer immer noch der Welt vorreden, daß sie das Meer beherrschen!

Wie die Reede von Spithead, der Vorhafen von Portsmouth und Southampton, gegen nächtliche Torpedobootsangriffe geschützt wird

Die Tiefe des Meeres

Wie die Schale eines eintrocknenden Apfels, so erscheint auch die feste Rinde unseres Planeten, welche im Vergleiche zu dessen feurig flüssigem bzw. feurig gasförmigem Kern außerordentlich dünn ist, sowohl aber als unter dem Meeresspiegel in starken Maße gefaltet. Dadurch sind in gleicher Weise auf dem Boden des Ozeans wie auf dem festen Lande Hochländer und Hochgebirge, Täler und Niederungen entstanden. Bedenkt man nun, daß die durchschnittliche Wassertiefe des ganzen Weltmeeres sich auf nicht weniger als 3680 Meter beläuft und daß das feste Land nur 29,2%, die See aber 70,8% der ganzen Erdoberfläche ausmacht, so kann man sich vorstellen, bis zu welchen Tiefen jene Niederungen und Täler, in der Wissenschaft als Gräben bezeichnet, unter den Meeresspiegel hinabreichen. Während so die durchschnittliche Tiefe des Großen oder Stillen Ozeans auf 4097 Meter, die des Indischen Ozeans auf 3929 Meter und die des Atlantischen Ozeans auf 3858 Meter berechnet ist, sind in den tiefsten Gräben dieser Weltmeere Wassertiefen bis zu sage und schreibe 9780 Meter durch genaue Messungen festgestellt worden. Die letztgenannte und größte aller Meerestiefen wurde 1912 durch das deutsche Vermessungsschiff „Planet" im Philippinen-Graben im Nordosten von der Insel Mindanao gefunden. Dieser gewaltigen Absenkung der Erdrinde unter den Meeresspiegel steht als höchste Bergerhebung über denselben der Mount Everest im Himalaya-Gebirge mit 8880 Meter Gipfelhöhe gegenüber.



Der Platz an der Sonne

Historischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfeld (25. Forts.)

Inhalt der bisher erschienenen Nummern.

Benjamin Raule nahte als landschaftlicher Lokalbindfer Schiffsmeister Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten, Bericht dem Kurfürsten einige Schiffe geschenkt, um mit ihnen gegen Brandenburgs Feinde, die Franzosen und Schweden, zu kreuzen. Seine Landsleute, erzogen im Grunde mit dem Großen Kurfürsten, berieten und verlegten die Damm, da je jede Mündung zur See beherrschen und in der ferneren brandenburgischen Marine einen Abstand zu einer Flotte erhalten. Auch bereits sich nach Berlin, um den Großen Kurfürsten um Schutz zu bitten und ihm seine Besorgnisse einzuhändigen. Bei Raules Eintreffen in Berlin in Schloß befindet die Hofgesellschaft an „Schimpfen Herren" der Mundschenk, einer solchen Verwirrung durch und ist darüber nie auch dem holländischen Raule beschäftigt, aber auch bei große Freundlichkeit. Schon aus polnischen Gebieten ist Raule mit Nachrichten über Schwedens Rüstungen zu Wasser und zu Lande, Kurfürst Friedrich Wilhelm, Raule rechtfertigt dieses Vermuten durch verschiedene Operationen zur See und schließlich durch Schlacht bei Fehrbellin, in der der Kurfürsten die Wagen einiger erobertes schwedischer Kriegsschiffe. Erich Raule antwortet vor Wagenraute und Gefolge unter den Schutz des Großen Kurfürsten, so machen diese in Gruß der Zeit einer Führung, bestimmt Kurfürsten Wien, die Stadt ist mehr und mehr als Grundeinlagen und kaiserlichen Aar, und dabei aber immer doch gegen den türkischen Nachbarn, das Vorbesitz, nicht sah. Er sucht durch den Abschen der Flotte, durchsuchen mit kaiserlichen Schiffen, Kaiserl. Soldaten und den Kurfürsten in einen Krieg mit Holland zu verhetzen.

Der Große Kurfürst hatte in der Eroberung Pommerns, insbesondere Stettins, eine bedeutende Aufgabe erblickt. Er wollte den Holländern zum Trotz dort ein gewaltiges Bollwerk schaffen. Im Friede von St. Germain, wo Friedrich Wilhelm, verbündet mit seinem Brandenburgischen Vetter, mit Ludwig XIV. einen Separatfrieden schließen, die Abtretung auch Stettins verlangt. Ludwig XIV. wollte damit seine Macht an der Odermündung und damit die Ostsee beherrschen. Der Kurfürst lehnte ab. Nun drohte Ludwig XIV. mit Krieg. Der Kurfürst wollte sich nicht allein mit Schweden und Frankreich abfinden. Er suchte Bundesgenossen und fand sie in Kaiser Leopold, Spanien, Holland und den Generalstaaten. Ludwig XIV. sandte ein Heer unter Turenne nach Deutschland, das die Pfalz verheerte, Kurfürst Friedrich Wilhelm, der Kurfürst von Köln, Bischof von Münster, Herzog von Lothringen und Kaiser Leopold I. schlossen sich gegen Frankreich zusammen. Der Große Kurfürst hatte in der Eroberung Pommerns, insbesondere Stettins, eine bedeutende Aufgabe erblickt. Er wollte den Holländern zum Trotz dort ein gewaltiges Bollwerk schaffen. Im Friede von St. Germain, wo Friedrich Wilhelm, verbündet mit seinem Brandenburgischen Vetter, mit Ludwig XIV. einen Separatfrieden schließen, die Abtretung auch Stettins verlangt. Ludwig XIV. wollte damit seine Macht an der Odermündung und damit die Ostsee beherrschen. Der Kurfürst lehnte ab. Nun drohte Ludwig XIV. mit Krieg. Der Kurfürst wollte sich nicht allein mit Schweden und Frankreich abfinden. Er suchte Bundesgenossen und fand sie in Kaiser Leopold, Spanien, Holland und den Generalstaaten. Ludwig XIV. sandte ein Heer unter Turenne nach Deutschland, das die Pfalz verheerte, Kurfürst Friedrich Wilhelm, der Kurfürst von Köln, Bischof von Münster, Herzog von Lothringen und Kaiser Leopold I. schlossen sich gegen Frankreich zusammen.

Bargeld zu Hause

anzusammeln und liegen zu lassen

ist töricht wegen der Gefahr des Abhandenkommens und wegen des Zinsverlustes,

zwecklos weil in 2½jähriger Kriegsdauer der untrügliche Beweis erbracht ist, daß man im Bedarfsfalle gegen Kriegsanleihe immer Geld haben kann,

schädlich für die Allgemeinheit, weil unsre Feinde aus der Verzagtheit Schwachmütiger stets von neuem die Hoffnung schöpfen, uns unterzukriegen.

Was folgt daraus?

Klug, vorsichtig und nützlich handelt nur, wer sein ganzes Geld in Kriegsanleihe anlegt.

Auch für Eure gesicherte Heimkehr soll gesorgt werden, Kapitän. Ihr wollen die Frage: Habt Ihr die Kurfürstlichen Kaperbriefe bei Euch, die Raule Euch damals aushändigte?"

„Ja, Euer Gnaden. Hier auf meiner Brust trage ich sie."

„Gut, gut, das sind die wichtigen Papiere. Und wenn Euch der Kurfürst nicht, mißt Ihr dabei bleiben, der Raule hätte sie Euch belassen, damit Ihr nach Friedensschluß für ihn noch Prisen ausbringt und in England verkauft. Wir hätte Euch nur zum Schein entlassen, damit ihr ungetrübter für ihn kapern konntet."

„Mir wird allerdings bei dem Gedanken nicht ganz behaglich, daß der Kurfürstlichen Durchsuchung standhalten müssen."

„Audruck, Kapitän, Ihr seid doch kein Mann der blassen Furcht! Ihr habt Euch doch schon mit Gott weiß wem herumgeschlagen."

„Ja, Euer Gnaden, der Kurfürst kann aber verteufelt wilde Augen machen und einem auf den Grund der Seele sehen."

„Ihr müßt den Blick aushalten, Kapitän. Es geht hier um ein hohes Spiel, und nicht eher lasse ich Euch einen Stüber von dem bedungenen Gelde in Holland auszahlen, bis Ihr die Sache auch bis zu Ende durchgeführt. Bedenkt, eine Unvorsichtigkeit von Euch kann für Euch sehr unangenehm werden. Die Generalstaaten werden damit noch nicht blosgestellt, sondern Ihr traget Eure Haut zu Markte. Ihr seid hier in der Falle. Entweder Ihr tut, wie ich es Euch befehle, oder — na, Ihr versteht mich wohl."

„Nun, Euer Gnaden, ich will mein Bestes tun. Aber um mir etwas mehr Courage zu machen, möchte ich Euer Gnaden bitten, mir etwas Wein geben zu lassen. Die Reise war lang und staubig."

„Gut, Messu, das soll Euch werden." Und der Gesandte gab den Befehl, dem fremden Landsmann, ohne daß er den Namen des Kapitäns nannte, etwas zu trinken und zu essen vorzusetzen. In einem besonderen Zimmer wurde dem stets durstigen Kapitän Messu aufgetischt. Die Fenster dieses Zimmers gingen nach der Leipziger Straße hinaus, so daß der Kapitän auch für seine Augen eine Zerstreuung fand. —

Kammerjunker von der Gröben hatte, nachdem er Raule verlassen, auf seinem Wege darüber nachgedacht, wie er wohl am sichersten und schlausten die Anwesenheit des von Raule vermuteten Kapitäns feststellen könne. Denn, wenn der Fremde wirklich Messu war, so würde man wohl auf der holländischen Gesandtschaft seine Anwesenheit mit aller Schlauheit zu verbergen suchen.

Gröben überlegte hin und her, und dabei fiel ihm ein, daß Raule den Kapitän als einen liederlichen Menschen bezeichnet hatte, der zu allem fähig sei und vor Verleumdung des Gegners unterläge. Mit Geld war nun wohl nichts bei ihm zu erreichen, denn die Generalstaaten würden sicher den Mann gut bezahlen. Aber einer anderen Versuchung gegenüber dürfte der Kapitän vielleicht zugänglicher sein, das wäre die holde Weiblichkeit. Die hatte schon Stärkere in ihren Grundsätzen umgeworfen, als dieser Kapitän es war.

Als Gröben noch so bedächtig und nachdenklich auf und ab schritt, wurde er durch ein freundliches „Guten Tag, edler Herr," aus seinen Grübeln gerissen. Es war eine helle Frauenstimme, die diese Worte an ihn gerichtet. Beim Aufblicken erkannte Gröben sofort Marie, die Dienstmagd von Meister Heinrichs Fuß, die ihm bei seinen Besuchen des Meisters Fuß öfter die Tür geöffnet. Weil Marie ein hübsches, dralles Kind war, hatte er ihr öfter ein Scherzwort zugeworfen. Wie eine plötzliche Eingebung schoß es Gröben durch den Kopf, er könne sich vielleicht der Marie bedienen, um näheres über den Kapitän Messu zu erfahren. Denn bei einem hübschen Mädchen wird der Tortürher weniger mißtrauisch sein als einem Mann gegenüber. Er rief Marie nach, die schon eilig mit ihrem Eimbekerb am Arm an Gröben vorübergeschritten war: „Marie, hübsches Kind von Cölln, warum gar so eilig?"

Marie fühlte sich durch die Anrede des Herrn Major und Kammerjunker sehr geschmeichelt, und errötend vor Stolz blieb sie stehen.

Gröben hatte sich ihr genähert und fuhr fort: „Marie, ich wette, wenn du zu deinem Schatz abends gehst, dann eilst du nicht minder wie eben jetzt."

Marie drehte und wendete sich mit ihren drallen Hüften und ließ ein paar Tränen durch das ihre weißen, gesunden Zähne zum Vorschein kamen.

„Woher wissen Herr Major, daß ich einen Schatz habe?"

„Teufel, so ein blitzhaftes Mädel wie du sollte am Ende keinen Schatz haben? Wenn ich das nicht wüßte, dann würde ich mich gleich selbst vermerken lassen."

„Der Herr Major erweisen mir zu viel Ehre."

„Nein, wirklich Marie, du bist ein Prachtmädel. Ich beneide jeden darum, der dich mal als Frau heimführen wird."

„Ich möchte schon heiraten, denn die Meisterin, die ist doch gar zu streng, und ich kein Auskommen mit ihr mehr."

„So, also heiraten möchtest du? Am Ende hast du schon einen Kandidaten?"

„Der Herr Major müssen schon deutsch mit mir reden."

„Ich meine einen Anwärter auf dein Herz und deine Hand."

„Nu ja, man hat so seinen Verehrer."

„Na, und er will noch nicht heiraten? Wie heißt denn der Glückliche?"

Marie wand und drehte sich erst eine Weile verschämt, ehe sie mit der Sprache herauswollte.

„Na rede schon, Kind, vielleicht kann ich auch helfen nützlich sein."

„Der Herr Major könnten schon, wenn Euer Gnaden wollten. Solange aber der Uhle noch als Ordonnanz —"

„Ah, der Uhle ist es! Der Glückspilz."

„O Herr Major, er meint es ehrlich. Er hat mir die Ehe auf Lichtmeß versprochen, wenn er bis dahin eine Stelle als Torschreiber in Spandow oder wo im Kurfürstlichen Schloß zu Potsdam bekommen sollte. Dann sehen, Euer Gnaden Major, wenn er nicht immer als Ordonnanz unterwegs ist, bald in Hamburg oder in Polen oder Gott weiß wo, das ist doch kein richtiger Ehemann. Außerdem will Kurfürstliche Durchlaucht nicht, daß seine Soldaten sich binden."

„Nun, Marie, da könnte Rat werden. Du könntest vielleicht dazu verhelfen, daß der Uhle seinen Abschied bekommt — ich meine nicht bei dir — sondern in Kurfürstlichen Diensten bald bekommt."

„Ich, Euer Gnaden! Ich arme Magd?"

„Ja du. Wenn man solch hübsches Gesicht vom lieben Herrgott bekommen hat, dann ist man auch nicht arm."

„Ach, der Herr Major machen Euch über mich lustig."

Beileibe nicht, Marie. Höre, Marie, willst du eure ehelische Verbindung fördern?"

„Ja, wie kann ich denn das?"

„Sehr leicht. Du mußt nur klug und verschwiegen sein können."

„O, verschwiegen kann ich furchtbar sein, Herr Major!"

„Na auf Weiberart", lachte der Major. „Stellt mich auf die Probe."

„Das kannst du gleich mal zeigen, Marie. Du kennst doch in der Leipziger Straße das Haus vom holländischen Gesandten, Monheer van der Docht?"

„Da das kenne ich, Euer Gnaden!"

„Da sollst du nur hingehen und dich ganz vorsichtig erkundigen, ob nicht heute vormittag ein fremder Mann, ein Schiffskapitän, eingetroffen ist. Du mußt aber nicht etwa mit der Tür ins Haus fallen, so ganz unverfänglich mußt du die Frage stellen."

„Na, ich bin doch'n Berliner Kind, Herr Major, und mich uff'n Kopp gefallen."

„Das sagte ich mir auch, Marie, daß man sich auf dich nicht nur in der Liebe verlassen kann."

„Den Gang will ich schon machen, Herr Major, im Interesse meines Ulle, damit er bald heiraten kann."

„Nun höre weiter, Marie. Wenn man dir sagt, ein fremder Mann wäre angekommen, so mußt du sehen, daß du ihn selbst sprechen kannst. Sage, du hättest gehört, Kapitän Messu, der berühmte Kapitän Messu wäre er. Es hätte die ganze Nacht gestanden, den hübschen Kapitän von Angesicht mal sehen zu können."

„Hebe, Herr Major, ich kenne ja gar keinen Kapitän Messu. Von welchem Regiment soll er denn sein?"

„Mädel, das ist ein Wasserkapitän und kein Reiter. Ist auch ganz gleich, ob du ihn kennst, gleich mir zu, daß er bei heute abend noch ein Stelldichein gibt. Und ich wette, wenn er dich sieht, geht er darauf ein."

„Aber, Herr Major!" rief Marie dreste verlegen an ihrer Schürze, „was sollte denn der Ulle von mir denken, täte ich so etwas!"

„Der wird gar nichts denken, der erfährt davon nichts. Im übrigen übernehme ich alles bei ihm. Also sage dem Kapitän, du möchtest ihm bei der Domkirche abends noch weiter schönes über seine Figur sagen. Und ich wette, der Trost kommt und ich bebe den Fuchs aus dem Stall."

„Ach der Gang, Herr Major, erscheint mir jetzt schon nicht mehr so leicht."

„Was, Mädel, einem Mann den Kopf zu verdrehen, dazu wärst du nicht fähig?"

„Das schon."

„Na also los. Du mußt mir aber noch Nachricht bringen, was du erreicht, und ob dich der tapfere Kapitän heute abend bei der Domkirche erwartet."

„Muß ich auch zum Stelldichein kommen?"

„Nein, dafür wird sich jemand anders einstellen."

„Unter sotanen Umständen will ich den Gang machen, Herr Major."

„Also Kind, sei schlau."

„Wenn ich solange ausbleibe, dann wird aber der Frau Meisterin Fuß Krach schlagen, wenn ich heimkomme."

„Hast du je daran gedacht, wenn es zu deinem Ulle ging?"

„Nee, Herr Major!" Und Marie lachte aus vollem Halse.

„Nun also. Es geht hier um das Glück deines Ulle, daß er dich zu Lichtmeß zur Ehlin macht."

Marie machte sich nun sogleich auf den Weg zu der nahgelegenen holländischen Gesandtschaft, nachdem ihr der Major noch vorher angegeben, wohin sie ihm Nachricht zu bringen hätte.

Marie war bei Ueberschreiten der schmalen Leipziger Straße, um zu dem Eingang des Hauses zu gelangen, dem mutig am Fenster stehenden Kapitän Messu ins Auge gefallen. Der Kapitän hatte den ihm gebotenen Genüssen, besonders dem Wein, reichlich zugesprochen. Interessiert wegte er sich zum Fenster hinaus und ward Marie eine Kußhand zu, welche Huldigung durch einen freundlichen Blick von Marie erwidert wurde. Zu Messus freudiger Ueberraschung sah er dann Marie in das Haus treten. Dies ließ für ihn die Annahme zu, daß dieses plötzliche Mahnen dem Personal der Gesandten angehörte. Mit vom Wein gerötetem Gesicht trat Messu vom Fenster zurück; es litt ihn nun nicht mehr länger in seinem Zimmer. Er bezahlte sich auf eine Erkundigungsfahrt mit der Hoffnung, das Mädchen nochmal erblicken zu können. Es flog die hölzernen Treppen hinab und fand dort Marie im Gespräch mit dem Pförtner.

„Da kommt gerade der Fremde, von dem Ihr sprecht," sagte der Pförtner leise zu Marie.

Marie machte vor Kapitän Messu einen tiefen Knix, wobei ihn ihre Augen schelmisch anlachten.

Kapitän Messu stellte sich breitspurig hin und trieb sich unternehmend seinen aufgedrehten mächtigen Schnurrbart, wobei er Marie mit großem Wohlgefallen aus seinen etwas weinseligen Augen betrachtete. Dann verfuchte er angenehm, Marie mit der Hand unter das Kinn zu fassen, welches Manöver aber durch einen Handklapps pariert wurde.

„Welch' hübsches Kind habt Ihr da," wandte er sich lachend an Pförtner.

„Es ist nicht das meinige, Herr Kapitän. Sie kommt auch nicht meinetwegen, sondern scheint ein besonderes Interesse für Euch zu bekunden."

„Für mich?" Und Messu sah Marie erwartungsvoll an.

Da Marie die Augen verschämt niederschlug und schwieg, sagte er: „Mein Kind, Ihr suchtet also mich? Warum schlagt Ihr meinen Enterversuch so energisch ab."

„Weil das bei uns nicht Sitte ist, daß ein unbekannter Mann handgreiflich wird," erwiderte ihm Marie, während aber ihre Augen gar nicht so böse dreinschauten, sondern den Kapitän keck anblitzten.

„Teufel auch, meine Dame, ich bin ein nicht gewohnt, lange in dem Elektrizität eines hübschen Frauenzimmers zu fegeln. Ich gehe gleich inwärts, nehme einer hübschen Brigantine, wie Ihr es seid, den Wind und entere sie. Teufel, daß ihr ich doch bekannt als der Kapitän Messu." Und selbstgefällig strich er sich wieder seinen Bart und sah Marie sehr siegesgewiß an.

„O Ihr seid der Kapitän Messu!" sagte mit gemachter Verwunderung Marie.

„Das will ich meinen! Ihr habt doch schon von mir gehört? Ich bin ein toller Draufgänger, ob es sich nun bei der Kaperung eines Schiffes handelt, oder um ein hübsches Frauenzimmer, wie Ihr es seid." Dabei wollte er Marie um die Taille fassen und sie ungeniert an sich ziehen.

„Laßt, Herr Kapitän," rief die sich energisch sträubende Marie und ihr Augen funkelten den Kapitän zornig an.

„Verdammt, was feuert Ihr aus Euren Augen sie ein Feuer! Ein schmuckes Weib Ihr in der Form wie eine Fregatte."

„Die sich aber nicht so ohne weiteres, Herr Kapitän, von Euch kapern läßt."

„Beim Neptun, das wollen wir doch noch erst abwarten. Ihr müßt die Meine werden, Deern!"

„Dazu gehören immer zwei, Herr Kapitän."

„Nun, gefalle ich Euch etwa nicht?"

„O, Ihr seid ein stattlicher Mann, der einen Frauenzimmer schon gefährlich werden könnte."

„Ihr seid nicht die Erste, die mir das sagt, aber Ihr wäret die Erste, die meinen Entenerungsversuchen gütlich. Ich bitte, so mache ich Kapitän Messu ihn, ich gebe nicht eher aus Berlin wieder heraus, bis ich Euch gekißt."

„Nun, Herr Kapitän, kann leichter Ihre Euren Aufenthalt etwas lange hier ausdehnen."

„Verdammt, Ihr seid ein Frauenzimmerchen, um besserwissen und mehr einen Herr fallen lassen kann. Ihr wollt also in allen Ehren, mit geblitzten Toppflaggen erobert sein?"

„Eine Annäherung in Ehren kann man Euch nur gut abschlagen. Gern würde ich auch von Euren weiten Seereisen etwas vernehmen." Marie unterstützte ihre Aufforderung mit der ganzen weiblichen Gefallsucht, und der antimierte Kapitän wurde immer wilder.

„Das sollt Ihr haben. Wo könnte man das Jüngferlein mal sprechen, um ihr ein Garn zu spinnen? Kann ich Euch besuchen?"

„O nein!" rief Marie mit gemachter Angst. „Die Mutter ist so streng. Das dürfte nur ganz heimlich geschehen."

„Um so besser, Frauenzimmerchen. Auch ich bin sehr für das Heimliche. Sagt mir Ort und Zeit, wohin ich meinen Kurs richten soll."

„Ach, Ihr werdet ja doch nicht kommen." „Teufel, wann hätte je Kapitän Messu nicht sein Wort gehalten."

„Könnt Ihr denn hier fort?" forschte Marie weiter.

„Warum denn nicht? Lieber wäre es mir, wenn es Abend wäre, wenn ich auf Anker gehe."

„Auch mir wäre die Abendstunde die liebste."

„Also abgemacht! Sagt mir wo," drängte der Kapitän weiter.

„Man darf uns aber nicht beisammen sehen — nein, ich fürchte mich," erwiderte Marie, als ob sie noch zögerte.

„Und wenn es der einsamste Ort wäre, Jüngferlein, Kapitän Messu kommt."

„Hättet Ihr auch keine Furcht, an den Ort zu kommen, wohin ich Euch bestelle?"

„Furcht! Teufel, was ist das, Deern? Kapitän Messu fürchtet sich selbst vor dem Teufel nicht, nicht einmal vor dem Klabautermann."

(Fortsetzung folgt.)

Von dem Verfasser unseres gegenwärtigen Romans erschien soeben als Buchausgabe im MarinedankVerlag:

„Die gepanzerte Faust"

Roman von Georg Lehfels

Geheftet M. 4.—, elegant gebunden M. 5.—

Dieser wuchtige, packende Roman behandelt das heute so aktuelle Thema des Weltkrieges: amerikanischer Geist gegen europäischen Dollarjagd, amerikanischer Trust, Schiffbau, Stinnes, der im Bund der Schwerindustrien befindlichen Atelier, rastsicherer Luxus, Deutschtum in Amerika, Materialismus gegen Ideal-Denken, Verkauf und deutsche Vaterlandsliebe je den in Frage, plastische Bildnisse an dem Leser werden. Im Mittelpunkt stehen in einem kämpfen herrlichen Gestalt ein deutscher Schiffbauingenieur, ein russischer deutscher Diplomat und eine Dollarprinzessin.

Ein hochinteressanter, spannender und lebenstreuer Ost- und Gesellschaftsroman aus Deutschland, der allen unseren Lesern als Lektüre und zum Verstand an die Angehörigen im Felde und auf See willkommen sein dürfte

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und den

Marinedank-Verlag

Berlin SW 68

Blick auf das Goldene Tor, die Einfahrt in den Hafen von San Francisco

Die nordamerikanischen Gewässer

Heute, wo das perfide Albion, treu seinem alten Grundsatze, in Stunden größerer nationaler Gefahr fremde Völker zur Hilfe zu rufen — wie es das schon zur Zeit und der Zeit von Hengist und Horsa getan hat — und auch die Nordamerikanische Union in den Weltkrieg zu verwickeln sucht und die Geldgewinn über Moral setzenden Yankees sich nur allzu bereit zeigen, diesem Rufe zu folgen, dürfte eine kurze Besprechung der nordamerikanischen Gewässer an dieser Stelle gewiß wohlangebracht sein. Wäre es doch leicht möglich, daß sich auch in ihnen demnächst gewisse Akte der von unseren Feinden in Szene gesetzten großen weltgeschichtlichen Tragikomödie abspielen, herbeigeführt durch unsere U-Boote.

Flußdampfer auf dem Ohio bei Cincinnati

Wie verschiedene natürliche Verhältnisse, worunter ich nur den Reichtum an wertvollen Mineralstoffen und die große Fruchtbarkeit weit ausgedehnter, für den Ackerbau jungfräulicher Gebiete hervorhebe, das Goethesche Wort: „Amerika, du hast es besser als unser Kontinent, der alte", rechtfertigen, so auch die hydrographischen Verhältnisse dieses Erdteiles und insbesondere die der Vereinigten Staaten. Zwar ist die Wasserverteilung in der großen, sechs Millionen Quadratkilometer umfassenden Ebene, die das Britische Nordamerika ausmachen, keine besonders günstige und wird auch das Klima dieses zum Teil in die Polarzone hineinreichenden riesenhaften Gebietes nicht wie das des nördlichen Europas durch warme Meeresströmungen gemildert, um so vorteilhafter hat Mutter Natur aber die hydrographischen Verhältnisse für das große Kulturgebiet gestaltet, in welchem sich eine aus den verschiedensten europäischen Elementen buntzusammengesetzte, jetzt weit über 90 Millionen Seelen zählende, sehr betriebsame und tatkräftige Bevölkerung angesiedelt hat, nämlich die Vereinigten Staaten.

An der Nordseite des Festlandes von Amerika liegen die Eisverhältnisse so ungünstig, daß hier eine Durchfahrt für die Handelsschiffe völlig ausgeschlossen erscheint, wiewohl es dem Norweger Amundsen in den Jahren 1903 bis 1906 gelungen ist, auf diesem Wege von dem Großen in den Atlantischen Ozean zu gelangen. Wohl ist an der Westseite dieser nördlichen Durchfahrt in der Bering-Straße in den Sommermonaten eine unsichere Küstenschiffahrt möglich und nehmen auch an ihrer Ostseite durch die vom warmen Äquatorialwasser berührte Baffins-Bai Walfänger und Nordpolfahrer bisweilen erfolgreich ihren Weg, für überseeische Handelsschiffe liegt hier aber entschieden kein Feld der Betätigung vor. Allerdings sind die im nördlichen Eismeer an der amerikanischen Seite gelegenen zahlreichen Inseln, als deren größte das zwischen der Davis- und Hudson-Straße gelegene Baffinsland zu nennen ist, sehr reich an Polartieren und anderem

Flußdampfer auf dem Mississippi, einer der wichtigsten Verkehrsstraßen Nordamerikas

Polarwild und berricht in diesen kalten Gewässern, wie namentlich in der riesenhaften Hudson-Bai ein wahrer Überfluß an Fischen, doch kann davon nur eine sehr beschränkte Küstenschiffahrt Nutzen ziehen, welche obendrein allein von Anfang Juli bis Ende Oktober Aussicht hat, genügend eisfreies Fahrwasser zu finden. Ganz anders aber liegen die nautischen Verhältnisse weiter im Süden des nordamerikanischen Festlandes und namentlich im Gebiete der Vereinigten Staaten, die durch ihren geradezu ungeheueren Reichtum an wertvollen Naturprodukten aller Art und ihre in riesenhaften Mengen auf den Weltmarkt gebrachten industriellen Erzeugnisse unter allen Kulturländern der Erde den größten überseeischen Ein- und Ausfuhrhandel haben.

Das Fehlen einer nennenswerten Küstengliederung nach dem Großen Ozean hin ist in die Augen springend und erklärt sich dadurch, daß sich das Kaskaden-Gebirge und die Sierra Nevada als eine ununterbrochene Kette und als Fortsetzung der südamerikanischen Anden bis dicht an die Küste herantschieben. Große Ausbuchtungen zeigt die Küste von Nordamerika nur weiter im Norden in British-Columbia und weiter im Süden in Mexiko, wo das Meer hinter dem Kettengebirge von Nieder-Kalifornien als Golf von Kalifornien tief in das Land einschneidet. Mit Ausnahme der Bei von Vancouver, in welche die große kanadische Pacific-Bahn mündet und die stolzen, den Stillen Ozean durchquerenden Dampfer dieser Eisenbahngesellschaft einlaufen, haben die erwähnten Ausbuchtungen des Meeres jedoch für den Welthandel keine Bedeutung, weil sie Gebiete berühren, die recht arm an fruchtbaren Naturprodukten und industriellen Erzeugnissen sind. Ganz anders verhält es sich mit der einzigen, von der Natur gebotenen größeren Anlegestelle für überseeische Dampfer an der Westküste der Vereinigten Staaten, der weiten Bai von San Francisco. Dieselbe vermag Hunderte der größten Dampfschiffe in sich aufzunehmen, und welche Rolle sie im heutigen Weltverkehr spielt, kann man daraus ersehen, daß die Stadt San Francisco, an deren Stelle 1847 nur ein Dorf mit 459 Einwohnern stand, im Jahre 1910 bereits 415 000 Einwohner zählte, obgleich die ganze Stadt im April 1906 durch ein Erdbeben und eine damit verbundene Feuersbrunst vollständig vernichtet wurde.

Ganz anders als an der pacifischen, liegen die nautischen Verhältnisse an der atlantischen, also der Westküste der Vereinigten Staaten. Diese erscheint nämlich vom 45. Breitengrade viel stärker gezackt und ausgebuchtet, wenngleich das auch nicht so weit führt, daß dadurch Halbinseln und Landzungen entstanden wären, deren Umfang im Verhältnis zum Kerne des dahinterliegenden Festlandes größere Bedeutung hätte. Im Norden, im Staate Maine, wird diese Küste meistens als eine „Fjord-Küste" bezeichnet, so zahlreich sind die tiefen Einschnitte, die sie in das Land macht. Letztere erreichen unter See nur eine mäßige Tiefe, die jedoch groß genug ist, um die Ankerlage ausgezeichneter und leicht zugänglicher Häfen zu bieten. Der bedeutendste darunter ist der von Portland. Nicht viel weiter südlich liegt der Hafen von Boston an der Massachusetts-Bai. Durch seine ganzen natürlichen Verhältnisse aber ist noch weiter südlich der Hafen der Stadt New York zu dem eigentlichen Mittelpunkte des ganzen Binnen- und Außenhandels der Vereinigten Staaten geworden. Dieser Vorrang beruht teilweise in den ausgezeichneten Fahrwasser um und in diesem weiten natürlichen Hafen, teilweise darauf, daß New York als einer großartigen Industrie und zugleich auch der östliche Endpunkt mehrerer der großen Eisenbahnlinien ist, die unter dem Namen der Pacific-Bahnen den Westen der Vereinigten Staaten mit dem Osten verbinden. Dieses letztere gilt in gewissem Sinne auch von der Mündung des St.-Lorenz-Stromes an der-Westküste von Kanada, von wo aus neben der Kanadian-Pacific-Bahn eine großartige Wasserstraße durch die später zu besprechenden großen Seen weit in das Innere des nordamerikanischen Kontinents führt, doch hat das Fahrwasser zeitweilig unter den Eisverhältnissen sehr zu leiden.

Der Hafen von New York liegt mit seinen verschiedenen Abteilungen im Schutze der ungefähr 120 Seemeilen langen, fast parallel zur Küste von SW nach NO gerichteten Insel Long Island. Den Haupthafen bietet die weite Upper- oder New-York-Bai, die nach N bzw. NO in den Hudsonfluß, der eigentlich schon ein Meeresarm zu nennen ist, und einen schmalern Seitenzweig, den Sast-River, zwei ebenfalls gute Ankerplätze bietende, breite Wasserstraßen, ausmündet. Nach Süden hin ist das Wasser der New-York-Bai durch eine „Enge" (Narrows) vor Wind und Wellen geschützt.

Südlich von New York bildet die See zwei tiefe Einbuchte im Festlande, nämlich die Delaware- und die Chesapeak-Bai, das vortreffliche breite Fahrwasser dieser langgezogen nach SO ausmündenden Baien hat in nicht geringem Maße zum Aufblühen der heute zu den ersten Städten der nordamerikanischen Union zählenden Hafenstädte Philadelphia und Baltimore beigetragen.

Eine sich über mehr denn 1½ Tausend Kilometer, bei über 600 Kilometer Tiefe erstreckende Ausbuchtung zeigt die Südküste der Vereinigten Staaten, und zwar den Golf von Mexiko. Dieser gigantische Meerbusen ist nach Westen und Südwesten durch das Festland von Mexiko und die in das Antillen-Meer weit vorspringende große Halbinsel von Yucatan geschützt, auf der Ost- und

Tiefenkarte des Atlantischen Ozeans (Nach Hjott, Geographie des Atlantischen Ozeans)

Südseite aber durch eine den Staat Florida bildende Halbinsel und die Insel Cuba. Der Golf wird höchstwahrscheinlich einmal für die Schiffahrt eine außerordentliche Bedeutung erlangen, wenn einerseits die Mineralschätze Mexikos, namentlich dessen Erdöl, dem Welthandel erschlossen werden, anderseits der Riesenstrom des Mississippi durch Regulierung seines Fahrwassers und der Anwandlung des ihn mit den großen Seen und dadurch zugleich dem St. Lorenzstrome verbindenden Illinois-Michigan-Kanales in einen Großschiffahrtsweg, wieder zur Hauptverkehrsstraße nach dem Innern der Vereinigten Staaten werden wird. So war es ja auch in jener Zeit, als die großen Eisenbahnlinien, die heute das Gebiet der Nordamerikanischen Union durchqueren, noch nicht bestanden. Man bedenke nur, daß der Mississippi selbst auf eine Strecke von 3600 Kilometer, sein gewaltiger Nebenfluß, der Missouri, aber sogar auf eine solche von 4600 Kilometer schiffbar ist. Außerdem aber nimmt der Mississippi, der ein Stromgebiet von 3 200 000 Quadratkilometer umfaßt, noch 56 mit Schiffen befahrbare Zuflüsse in sich auf.

Eine großartige Entwicklung wird der überseeische Verkehr wohl noch einmal in der mit dem Golf von Mexiko nach Norden hin in Verbindung stehenden Karibischen See nehmen, wenn die mittelamerikanischen Kleinstaaten die ökonomische Bedeutung erlangt haben werden, welche ihnen ihre Naturschätze entschieden versprechen, und wenn der Panamakanal in ihrem Süden einmal im vollsten Sinne des Wortes zur Weltschiffahrtsstraße werden wird.

Plan des Hafens von New York (Nach Seydlitz, Handbuch der Geographie)

Eine überaus wichtige Rolle im Schiffahrtsverkehr der Vereinigten Staaten spielen in sich immer noch steigerndem Maße die an ihrer Nordgrenze liegenden fünf Binnenseen, welche mit Recht den Namen der „Großen Seen" führen. Stellen sie doch mit einer fast dem halben Deutschen Reiche an Flächeninhalt gleichkommenden Gesamtwasserfläche die größte Süßwasseransammlung der ganzen Erde dar. Drei von diesen Seen, nämlich der Erie-, Huron- und Michigan-See standen schon auf natürlichem Wege miteinander in Verbindung. Der 6 Meter höher und 182 Meter über dem Meeresspiegel liegende Lake Superior aber Obere See, welcher größer als das ganze Königreich Bayern ist, wurde mit Umgehung des Wasserfalles von St. Mary durch einen für die großen Dampfer befahrbaren Kanal verbunden, dazu der Erie- mit dem Ontario-See durch einen zweiten Kanal auf der kanadischen Seite. Außerdem hat man im Gebiete der Nordamerikanischen Staaten eine Kanalverbindung zwischen dem Erie-See und dem schon erwähnten, einen Teil des Hafens von New York bildenden Hudsonfluß geschaffen.

Auf diese Weise ist es möglich geworden, daß selbst Seeschiffe von 3000 Tonnen Ladefähigkeit bis Duluth am Westende des Oberen Sees gelangen können, das 1500 Kilometer von der Mündung des Lorenzstromes entfernt ist. Dieser Strom selbst ist bis Montreal für Seeschiffe von 8 Meter Tiefgang befahrbar gemacht worden, welche ihren Weg durch den Lorenzstrom und den Golf von St. Lorenz nehmen können, ohne Neufundland zu berühren. Dadurch ist es möglich geworden, daß Montreal, das 1600 Kilometer von der Mündung des Lorenzstromes entfernt ist, ein Seehafen geworden ist, der sich in seinem Verkehr mit Liverpool mit New York messen kann.

Was der Seemann erzählt

Ein höchst seltsames Genußmittel.

Unter den überaus zahlreichen „Genußmitteln", jenen Stoffen, welche die Menschen sozusagen überall auf der Welt gebrauchen, um durch deren Genuß an Alkohol oder eigentümlichen Stickstoffverbindungen, sogenannten Alkaloiden, ihre Nerven in Wohlbehagen hervorrufender Weise anzuregen, ist wohl keines so wunderlich in der Form seines Gebrauches wie der Fliegenschwamm, einer auch in unseren Wäldern massenhaft zu findende giftige Pilz, der durch die prächtig scharlachrote Farbe seines zuerst kugeligen Hutes oft Anlaß zum Genusse anlockt. Dieser Pilz, von dem 4 Stück einen Menschen töten können, wobei die Vergiftungserscheinungen Erbrechen, Kolikschmerzen, Ohnmachten, Delirien, Raserei, Atmungsbeschwerden, Sehstörungen, Verlust des Bewußtseins und Krämpfe sind, wird nun sonderbarerweise in ganz Sibirien vom Ob und Jenissej an bis nach Kamtschatka im äußersten Osten von Nordasien und bis zum 60. Breitegrad im Süden als Genußmittel gebraucht. Er ist - dasjenige unter allen menschlichen Genußmitteln, welches am weitesten in das Polargebiet hineinreicht. Früher soll der Genuß sogar noch weiter ausgedehnt gewesen sein.

Die Ostjaken, Samojeden, Tungusen, Jakuten, Kamtschadalen und andere sibirische Völkerschaften genießen den Fliegenschwamm entweder zerkleinert zugleich mit dem Safte der weit nach Norden reichenden Rausch- oder Gumpfheidelbeere (Vaccinium uliginosum) oder lassen ihn eintrocknen und verzehren ihn dann ohne irgendwelche Zutaten.

Da der Fliegenpilz von höchst unangenehmem Geschmack ist, läßt derjenige, welcher den Pilz zu essen beabsichtigt, ihn erst einen anderen zerkauen, zu einem Wärzchen formen und verschluckt ihn dann wie eine Pille. Schon nach dem Genusse des vierten Pilzes fangen, wie verschiedene Forschungsreisende übereinstimmend berichten, die Wirkungen des in ihm enthaltenen Giftes an sich zu äußern. Die Augen nehmen einen wilden Ausdruck an, sie werden sehr klar glänzend und die Hände beginnen zu zittern. Dann beginnt eine schwere Betäubung, die bald in auffallende Lebhaftigkeit ausartet. Die meisten der Pilzesser fangen dabei an zu singen, andere plaudern und lachen und erzählen aller Welt ihre Geheimnisse. Der Begriff des Raumes schwindet dabei und die Berauschten machen angestrengte Sprünge, um über einen Strohhalm hinwegzukommen. Meistens geht die Lebhaftigkeit sogar in Zobsucht über, die nach völliger Ermattung mit einem tiefen Schlafe endet. Dieser Schlaf ist es nun, welcher dem Pilzesser den größten Reiz bietet. Hat der Betrunkene dabei doch die schönsten phantastischen Träume, namentlich auf finnländischen Gebiete und schaut er darin alles, was er wünscht. Ja, nach der Ansicht der Eingeborenen hat der Fliegenpilz im Gegensatz zum Alkohol den jene Körperlichen Segen in einer Stärke von 95 Prozent mit Bagler wirken, die Kraft in sich, den Genießenden die Zukunft zu enthüllen. - Da nun in den meisten jener hochnordischen Gegenden, in denen der Fliegenschwamm als Genußmittel dient, dieser verhältnismäßig selten und sehr geschätzt ist, anderseits das darin enthaltene Gift nach dem Genusse des Pilzes völlig unterbricht durch den Harn ausgeschieden wird, der dadurch dieselben Wirkungen wie der Fliegenschwamm selbst ausübt, so wird namentlich bei den Korjaken ersterer gesammelt und von 4 bis 5 Personen nach einander als Berauschungsmittel benutzt. So kann sich eine ganze Familie durch diesen seltsamen, nichts weniger als appetitlichen Umtrunk in einen lange anhaltenden Rausch, worin dieser Schlaf mit tollenden Tänzen und Tobsuchtsanfällen wechselt, versetzen.

Wie begierig die Korjaken nach dem Besitze des Fliegenschwammes, der auf ihren Steppen nicht wächst und der ihnen von russischen Händlern zugeführt wird, streben, zeigen die hohen Preise, welche dafür gezahlt werden. Kennan sah für einen einzigen dieser Pilze Pelze hingeben, die einen Wert von ungefähr 75 Mark besaßen.

Welches der in eigentümlich im Fliegenpilz wirkende chemische Gift ist, weiß man noch nicht recht. Das darin gefundene giftig wirkende Alkaloid Muscarin ist es jedenfalls nicht. Vielleicht ist es das ebenfalls darin enthaltene noch giftigere Atamanitorin oder Pikrotoxin oder auch das Pikrotropin, eine dem giftigen Atropin des Stechapfels oder der Belladonna verwandte chemische Verbindung.

Erscheinungstag: 8. April 1917

Unsere „Marine" Cigarette 3 Pf.

Neuheit!

einschliesslich Kriegszuschlag

Trotz Steuererhöhung behalten unsere Zigaretten ihre allen anerkannten Qualitäten!

Georg A. Jasmatzi Aktiengesellschaft

Für die zugesicherte Einrichtung des vorschriftsmäßigen Kriegslazaretts bitten wir um gütige Beteiligung durch Kauf eines Loses, indem wir uns empfehlen

zu der großen Geldlotterie

die unter Aufsicht der Königlichen Regierung zu Potsdam zum Besten des Roten Kreuz veranstaltet wird.

Rote-Kreuz-Geldlotterie

Ziehung am 16., 17., 18., 19. und 20. April 1917.

17 851 Geldgewinne, welche in bar ohne jeglichen Abzug ausbezahlt werden.

Gewinnplan:

1 Hauptgewinn 100 000 Mark
1 Hauptgewinn 50 000 Mark
1 Hauptgewinn 30 000 Mark
1 Hauptgewinn 20 000 Mark
1 Hauptgewinn 10 000 Mark
ferner 17846 Gewinne von Mark 5000, 1000, Mark 500 bis herab Mark 15.

Ich bin beauftragt, diese Lose zu dem amtlich festgesetzten Preise von M. 3.30 zu verkaufen. Für Porto und Zusendung der Gewinnliste sind 30 Pf. mit einzusenden. Die Zusendung des Geldes geschieht am besten mittels Postanweisung, auf Wunsch versende diese Lose auch gegen Nachnahme. Auf Wunsch Lose sind Nachnahmesendungen nicht zulässig.

Carl Thomas
Altona bei Hamburg,
Große Bergstraße 230 a.

Schluß der Anzeigenannahme stets 3 Wochen vor Erscheinen der betreffenden Nummer

E. L. Kempe & Co.
Aktiengesellschaft
Deutscher Cognac „Exquisit"
Echter alter Cognac
Oppach i/S
† S'AFRA †
DIE PERLE DER LIKÖRE

Einbanddecken
für
„Deutschland zur See"
empfehlen wir jedem Abonnenten unserer Zeitschrift
Preis 1.50 Mark (Porto 40 Pf.)
Die Rückenbreite ist für 52 Nummern berechnet

Gleichzeitig empfehlen wir den 1. Jahrgang „Deutschland zur See" in Originalleinband gebunden zu Mk. 8.— (Porto 60 Pfennige)

Zu beziehen durch den Boten — oder direkt vom
Marinedank E.V. Berlin SW 68
Kochstraße 28/29

Königl. Preuß. Klassenlotterie
IV. Klasse
Ziehung am 11. und 12. April

1/1	1/2	1/4	1/8
Mk. 20.—	40.—	80.—	160.—

Ich habe noch einige Lose abzugeben.

von Zitzewitz
Hauptmann a. D.
Königl. Preuß. Lotterie-Einnehmer
Berlin SW 68, Oranienstraße 87

Kios Cigaretten
Kurprinz 3½ Pf
Jubiläum 4
Fürsten 5
Welt-Macht 6

Preisaufgabe ohne Floss kein Pros
Eine neue
Wohnungs-Einrichtung

1 Klavier — 1 Fahrrad
Je 1 goldene und silberne Taschenuhr,
1 Teppich
Hochaparte Geschenkartikel

1 Nähmaschine
1 photographischer Apparat
2 Armbänder
2 Tafelaufsätze, versilbert
Kriegsbilder

Klaviernoten bekannter neuer Kriegslieder

sind die Preise

die wir unter die Löser des obenstehenden Rebus gratis verteilen. Jeder Einsender der Lösung hat Anrecht auf einen dieser Preise. Die Versandzeit muss der Löser tragen.

Der Termin der Verteilung wird jedem Löser gleichzeitig mit der Nachricht, ob die Lösung richtig ist, bekanntgegeben. Auch auf die Lösung wird innerhalb 2 Wochen erteilt. Briefe aus dem Felde können nicht berücksichtigt werden. Die Einsendung der Lösung verpflichtet Sie zu nichts; sie muss uns sofort in verschlossenem, mit 10 Pfennig frankiertem Briefumschlag mit Angabe Ihrer genauen, deutlich geschriebenen Adresse zugehen werden. Für Rückkauf, d. i. Porto, Drucksachen und Schreibkosten usw., ist der Lösung 80 Pfg. Rückporto beizufügen.

Schreiben Sie noch heute an uns!

Verlag für Heimschmuck, G. m. b. H., Braunschweig, Nr. B 181.

Anzeigen
finden in
„Deutschland zur See"
weiteste Verbreitung
und haben den
größten Erfolg

Salit das Einreibemittel
Rheumatische Schmerzen, Hexenschuß, Reißen.
In Apotheken Fl. M 2.50. Doppelfl. M 3.50

Marinedank-Verlag Heinrich Schreiber & Rudolf Wagner, Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Rudolf Wagner; verantwortlich für die Anzeigen: Max Schulz, beide in Berlin. — Druck: Otto Elsner AG.-Ges., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

Briefe und Sendungen für „Deutschland zur See" sind ausschließlich an die Schriftleitung zu richten. Für Sendungen an einzelne Mitglieder der Schriftleitung wird keine Gewähr übernommen.